VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury (nr 258)**

z dnia 22 lipca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 258)

22 lipca 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Józefa Rackiego** (**PSL**), wiceprzewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu, na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju, wniosku Klubu Parlamentarnego Twój Ruch o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji Prezesa Rady Ministrów o stanie infrastruktury transportowej wobec niekorzystnego dla Polski raportu Komisji Europejskiej".

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki p**odsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju ze współpracownikiem, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Krzysztof Kapis** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Jakub Karnowski** prezes PKP SA, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Andrzej Maciejewski** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracowniczką, **Filip Czernicki** kierownik Działu Strategii w Biurze Strategii i Nadzoru Właścicielskiego Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, **Jan Piechel** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, **Sławomir Centkowski** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Wiesław Pełka** wiceprzewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Porządek kolejnego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie i zaopiniowanie dla marszałka Sejmu, na podstawie informacji ministra infrastruktury i rozwoju, wniosku Klubu Parlamentarnego Twój Ruch o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji Prezesa Rady Ministrów o stanie infrastruktury transportowej wobec niekorzystnego dla Polski raportu Komisji Europejskiej".

Czy do zaproponowanego porządku państwo posłowie mają uwagi? Nie słyszę. Stwierdzam, że porządek został zaakceptowany.

Chciałbym poinformować Wysoką Komisję, że w posiedzeniu bierze udział podsekretarz stanu w resorcie infrastruktury i rozwoju, pan Zbigniew Klepacki, którego serdecznie witam wraz ze współpracownikami. W obradach uczestniczą także przedstawiciele instytucji reprezentujących infrastrukturę transportową: prezes PKP SA – pan Jakub Karnowski, prezes PKP Polskie Linie Kolejowe SA – pan Remigiusz Paszkiewicz, prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej – pan Krzysztof Kapis, prezes Urzędu Transportu Kolejowego – pan Krzysztof Dyl, zastępca generalnego dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – pan Andrzej Maciejewski. Witam panów serdecznie. Chciałbym też powitać licznie zgromadzonych przedstawicieli strony społecznej.

Mam nadzieję, że jesteśmy we właściwym gronie, aby porozmawiać o temacie głównym dzisiejszego posiedzenia. Przypomnę, że Klub Parlamentarny Twój Ruch złożył u pani marszałek wniosek o przedłożenie informacji Prezesa Rady Ministrów o stanie infrastruktury transportowej wobec niekorzystnego dla Polski raportu Komisji Europejskiej. Pani Marszałek Sejmu skierowała ten wniosek do rozpatrzenia w Komisji Infrastruktury i wydanie opinii, czy zachodzi potrzeba debaty na sali plenarnej. Wniosek

podpisał pan poseł Klepacz. Witam pana posła i oddaję panu głos. Prosilibyśmy o przedstawienie podstawowych tez wniosku. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Witold Klepacz (TR) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni goście, Wysoka Komisjo, rzeczywiście Twój Ruch złożył taki wniosek kilka miesięcy temu. Szkoda, że z takim opóźnieniem zajmujemy się tym tematem. Czym się kierowaliśmy? Nam nie chodzi o to, żeby krytykować stan polskiej infrastruktury, tylko o to, żebyśmy, ponieważ kończy się perspektywa unijna finansowania inwestycji w latach 2007–2013, dokładnie przeanalizowali to wszystko, co zostało zrobione pod kątem tego, czy te wszystkie wydatki były efektywne i racjonalne. Nawet z wielu opinii przedstawicieli rządu wynika, że nie we wszystkich przypadkach z taką sytuacją mieliśmy do czynienia, za efektywność, racjonalność wydatków, skutki czy efekty nie we wszystkich sytuacjach są zadawalające.

Mając w perspektywie nowy okres budżetowania, czyli lata 2014- 2020, uważamy, że taki bilans dotyczący polskiej infrastruktury, dokonany ponad podziałami politycznymi, bo zarówno opozycji, jak i koalicji zależy na tym, aby polska infrastruktura była coraz lepsza, jest konieczny. Chodzi o to, byśmy zbudowali w kolejnych siedmiu latach jak najwięcej obiektów infrastrukturalnych, które w jakiejś mierze przełożą się na jakość naszego życia.

Nam nie chodzi o to, żeby epatować wynikami, czy raportem Komisji Europejskiej, tylko o to, abyśmy się spokojnie zastanowili nad tym, co jest w tym raporcie, jak i nad tym, co udało się do tej pory wykonać, a czego wykonać się nie udało, oraz jakie były tego przyczyny. Chodzi o to, abyśmy w kolejnych latach ograniczyli negatywne przyczyny, hamujące lub uniemożliwiające prawidłowe wykonanie projektów, prawidłowy rozwój infrastruktury. To był podstawowy cel. Zaraz na samym początku, bo w listopadzie ubiegłego roku, zwracaliśmy do pani wicepremier i zarazem nowej pani minister infrastruktury i rozwoju o dokonanie takiego bilansu otwarcia. Chodziło o podsumowanie tego, co zrobił poprzedni minister, pan minister Nowak, o otworzenie nowej perspektywy, przedłożenie nowego planu zadań do wykonania w zakresie infrastruktury. Uważaliśmy, że ta poważna zmiana, połączenie dwóch potężnych resortów odpowiedzialnych za wydawanie środków europejskich, jest najlepszym momentem, aby taki bilans się pojawił, aby było odniesienie się do tego, a także, aby na tej podstawie został stworzony plan na kolejne lata.

Niestety, na tę naszą propozycję, zgłoszoną w parlamencie, jak również na konferencji prasowej, nie było odpowiedzi Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. W marcu pojawił się raport Komisji Europejskiej, który dodatkowo powinien nas mobilizować, żebyśmy jednak dokonali bilansu, a nie obrażali się na Komisję Europejską i mówili, że raport jest spóźniony, bo obejmuje lata do roku 2012. Chodziło o to, żeby poważnie zastanowili się nad tym, co w tym raporcie się znajduje, pochylili nad wieloma błędami, niedociągnięciami, które „zaliczyliśmy” w kończącej się perspektywie finansowej. Chodzi o to, abyśmy mówili o tym bez jakichś specjalnych emocji, tylko z troską, bo chodzi o to, żeby te błędy wyeliminować i budować kolejne plany na podstawie wyciągniętych wniosków.

Ta sprawa jest cały czas aktualna. Nie ma, naszym zdaniem, wystarczającej reakcji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, pojawiają się tylko fragmentaryczne informacje, projekty i plany, nie ma tego podsumowania i otwarcia, na którym nam wszystkim bardzo by zależało. W odpowiedzi na raport Komisji Europejskiej powinniśmy przygotować własny raport. Nie powinien być to raport, którego ideą byłaby propaganda sukcesu. Jego podstawą powinno być autentyczne zastanowienie się nad miejscem, w którym jesteśmy pod względem rozwoju infrastruktury i wyciągnięcie z tego wniosków.

Dostaliśmy informację wiosną, na przełomie marca i kwietnia, że jest kolejna zmiana planu do roku 2015. Chodziło o to, żeby został włączony odcinek autostrady A1 z Pyrzowic do Częstochowy, bardzo potrzebny odcinek. Zmiany planu do roku 2015 zostały w tym roku dokonane dwukrotnie. Ta pierwsza, o której mówiłem i kolejna, całkiem niedawno, poszerza plan o kolejne odcinki dróg, głównie szybkiego ruchu i obwodnic. Dostajemy fragmentarycznie pewne informacje, natomiast nie ma to charakteru całościowego planu z dłuższą perspektywą czasową.

Ostatnio przyszła informacja o tym, że zostaje ograniczony plan budowy autostrad, że nie będzie to 2300 km, a tylko powyżej 1500 km – to była kolejna cząstkowa informacja w tym zakresie. Kolejna informacja, dosłownie sprzed tygodnia, dotyczyła planu na nową perspektywę finansową, czyli do roku 2020. Powiedziano, że taki plan zostanie przedłożony do końca tego roku. W tej informacji zawarta jest także wiadomość o tym, że zostanie powołany pełnomocnik ds. dialogu z branżą infrastrukturalną. To dotyczy relacji pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad a wykonawcami robót budowlanych.

Myślę, że jest to jakieś nieporozumienie, bo na ile znam się na procesach zarządzania, to kierownictwo firmy decyduje o tym, a więc szef firmy albo jego zastępca, ale przede wszystkim szef firmy, jakie będą relacje między nim a firmami, które z nim współpracują. Do tego nie potrzeba żadnego pełnomocnika. Nie trzeba tworzyć kolejnego „piarowskiego" stanowiska, tylko musi się to zamykać w relacjach pomiędzy szefostwem GDDKiA a szefostwami firm wykonawczych czy też podwykonawczych. Tak byśmy na to spojrzeli. Problem leży w pewnej filozofii GDDKiA, a nie w tym, czy będzie pełnomocnik powołany czy nie. Ta filozofia do tej pory opierała się na założeniu, że całkowite ryzyko procesu inwestycyjnego jest przerzucane na firmy wykonawcze i podwykonawcze. GDDKiA dbała tylko o to, żeby się całkowicie zabezpieczyć pod względem dokumentacyjnym. Myślę tu o dokumentacji w postaci umów i różnych notatek służbowych. Zabezpieczono się pod względem liczby dokumentów, papierów. Natomiast z tego, że te dokumenty istnieją i przerzucają winę na wykonawców nie wynika to, że zostaną zbudowane drogi.

Taką mamy aktualnie sytuację, że Generalna Dyrekcja patrząc w te dokumenty, które zgromadziła uważa, że jest w porządku, bo są określone terminy, umowy, określone kwoty, określona wysokość kar, jest ich egzekucja, natomiast nie powstają drogi. Naszym zdaniem, ta filozofia musi ulec zmianie, musi iść w takim kierunku, żeby Generalnej Dyrekcji też zależało na tym, by był efekt końcowy, czyli, żeby powstały drogi, a nie na tym, żeby były one tylko na papierze, żeby było mnóstwo biurokracji i papierów w Dyrekcji. Te papiery są do pewnego stopnia dokumentacją „ochronną" GDDKiA, ale w żadnym wypadku nie przybliżają nas to do efektu końcowego. To jest podstawowy problem.

Posłużę się tu przykładem, na którym miałem okazję przekonać się osobiście, jak działa GDDKiA Oddział w Katowicach. To dotyczy drogi szybkiego ruchu S69, łączącej Bielsko-Białą z Żywcem. Ta droga do dziś nie została wykonana. Zaawansowanie prac wynosiło około 55%, termin upłynął w połowie listopada 2012 r., niedługo miną dwa lata. Dokumenty wszystkie są w porządku, kary zostały naliczone, wykonawcy zeszli z budowy, zbankrutowali, a drogi – nie ma. Przez ostatnie dwa lata nie wiem, czy przybyło 2% zaawansowania robót na budowanym odcinku dosyć newralgicznej drogi, bo łączącej Polskę południową ze Słowacją. Ze strony słowackiej droga też jest budowana. Słowacy zaczęli roboty później od nas, ale pewnie skończą je przed nami. Na naszej budowie nic się kompletnie nie dzieje od dwóch lat. Przez ten czas Generalna Dyrekcja zbierała dokumenty, papiery, chroniącą ją dokumentację. Jednocześnie doprowadzono do sytuacji, że przez dwa lata, mimo że minął termin umowny, tej drogi nie skończono i nie wiadomo, kiedy ona powstanie. Jest nadzieja, że może powstanie do końca przyszłego roku, uwzględniając okres zimowy. Przypomnę, że tegoroczna zima była wyjątkowo łagodna i można było te roboty bardzo znacząco zaawansować i kontynuować je. To jeden z przykładów.

Sygnalizowałem tę sytuację spotykając się zarówno z panią dyrektor, jak i z zastępca dyrektora ds. technicznych i mówiłem, że to wszystko tak się skończy, że ta droga nie powstanie, że dokumentacja przez Generalną Dyrekcję będzie zgromadzona, tylko wykonawcy zejdą z budowy. Tam już doszło do takiej sytuacji, że wielkość kar naliczanych za przekroczone terminy, była wyższa od wartości faktur, które generalny wykonawca naliczał za wykonane roboty. To musiało się tak skończyć, nie było trudno to przewidzieć i trzeba było wcześniej działać w tej sprawie. To jest jeden z takich przykładów, gdy mamy dwuletnie opóźnienie i nie wiadomo, kiedy droga zostanie wybudowana. To wszystko oznacza ewidentne straty. Polska jest zbyt biednym krajem, żeby pozwolić

sobie na tego typu straty, które generuje niewykonanie w terminie czy przeciąganie terminów wykonania robót budowlanych, drogowych.

Chcieliśmy, aby w tym raporcie, który przygotuje ministerstwo, była informacja, ile takich dróg jest w skali całego kraju, jakie są perspektywy zakończenia budowy odcinków dróg, których terminy realizacji już dawno minęły. Jak wygląda sytuacja z wykonawcami, czy są wykonawcy, którzy te odcinki dróg będą realizowali? Tego typu wiedzy nam brakuje.

Kolejna sprawa dotyczy ekranów. Są one budowano bez jakiegokolwiek rachunku ekonomicznego, na odcinkach leśnych, albo tam, gdzie drogi przebiegają przez spore połaci pól. Nawet Najwyższa Izba Kontroli zajęła się tą sprawą i efekt jest druzgocący, jeśli chodzi o wydatki na tego typu obiekty. Tak budować nie należy. Nie należy budować tak, jak w podanym przeze mnie przykładzie drogi S69. Nie należy budować dróg tak, aby powstawało tysiące kilometrów ekranów akustycznych na odcinkach, na których te ekrany zupełnie nie są potrzebne. To są przykłady niegospodarności, nieefektywności, nieracjonalnych wydatków, na które, jak powiedziałem, naszego kraju nie stać. Musimy się dobrze zastanowić, czy tak ma wyglądać przyszła perspektywa, jeśli chodzi o sposób budowania.

Kolejną inwestycją, w naszym odczuciu nietrafioną, jest zakup „Pendolino”. Uważamy, że za te same środki zakupilibyśmy więcej składów krajowej produkcji, spełniających lepiej parametry dotyczące stanu naszych szlaków kolejowych, czy też zasilania w moc energetyczną. Jakość tych składów jest podobna, jeśli chodzi o komfort podróżowania, a byłoby ich więcej. Sprawa taboru, czy złej jakości taboru, rozlatującego się, jest podstawowym problemem jakości usług świadczonych przez polską kolej.

Jeśli chodzi o kolej, to wiemy o tym, że remonty, modernizacje przebiegają na polskich szlakach kolejowych. Nie uda się przeprowadzić ich w terminie. Zaawansowanie jest niewielkie i w związku z tym są propozycje – nie wiem, czy w tej chwili aktualne – aby zmienić proporcje wydatków tak, aby wydatki dotyczące kolei i budowy dróg szybkiego ruchu i autostrad były w proporcji – 40% dla kolei i 60% dla dróg. To wymaga, oczywiście, zgody Komisji Europejskiej, ale kwestia dotycząca modernizacji szlaków kolejowych jest najtrudniejsza i na dzień dzisiejszy niewielki jest postęp w tym zakresie. W dalszym ciągu zagrożenie niewykorzystania tych środków jest bardzo duże.

W związku z tym pojawia się kolejny, bardzo ważny temat, który trzeba omówić. Trzeba poznać rzeczywisty obraz zaawansowania prac związanych z modernizacją polskich szlaków kolejowych i taboru.

Kolejny temat dotyczy lotnisk. Tu zastrzeżenia są tego typu, że wprawdzie infrastruktura lotniskowa rozwija się bardzo dynamicznie, ale jest pytanie – czy aż tyle tych lotnisk powinno w Polsce powstać? To jest też kwestia odpowiedzialności samorządów. W świetle doświadczeń hiszpańskich, ale i naszych, już możemy stwierdzić, że lotnisk powstało za dużo. Jest przerost aspiracji niektórych samorządów w stosunku do potrzeb. Ktoś to musi po prostu bilansować i czuwać nad tym, abyśmy nadal nie mieli do czynienia z taką sytuacją, że na dobrą sprawę tylko trzy czy cztery lotniska w Polsce są dochodowe, a wszystkie pozostałe generują straty. To jest poważny problem, który niekorzystnie odbił się na tym, w jaki sposób wydaliśmy środki pochodzące z UE.

W dużym skrócie zasygnalizowałem tu sprawy, które składają się na cały obraz infrastruktury i które sprawiają, że mamy duże wątpliwości, czy te środki są odpowiednio wydawane. Jest to również powód, aby martwić się tą sytuacją. Trzeba jednak wyciągnąć wnioski po to, aby uniknąć podobnych nieracjonalnych wydatków w kolejnej perspektywie finansowej na lata 2014-2020. O tym chcieliśmy rozmawiać, nad tym zastanawiać i podpowiadać pewne rozwiązania. Chcieliśmy wnieść własny wkład do planów, które mają powstać, a sięgają roku 2020. Dlatego uważamy, że najlepszym rozwiązaniem byłaby debata plenarna na ten temat i z tego powodu złożyliśmy taki wniosek. Uważamy, że temat jest poważny, o istotnym znaczeniu, także ekonomicznym. Chodzi o to, abyśmy rzeczywiście, zarówno koalicja rządząca, jak i opozycja, znaleźli dobre rozwiązania, służące dalszemu rozwojowi polskiej infrastruktury. Nam wszystkim powinno na tym zależeć, ponad podziałami politycznymi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę teraz o odniesienie się do postawionych tez, zawartych w uzasadnieniu i o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę, głos ma pan minister Zbigniew Klepacki.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie posłanki i panowie posłowie, ponieważ w zaproszeniu na dzisiejsze posiedzenie jest odniesienie do raportu Komisji Europejskiej, pozwolą państwo, że nawiążę do niego w kilku słowach, a potem przekażę głos panu prezesowi Paszkiewiczowi, żeby omówił sprawy związane z inwestycjami w infrastrukturze kolejowej i panu dyrektorowi Maciejewskiemu z GDDKiA, aby odniósł się do kwestii związanych z inwestycjami drogowymi, ponieważ pan poseł był łaskaw zgłosić dość dużo szczegółowych zapytań o konkretne drogi. Wydaje mi się, że pan dyrektor Maciejewski będzie tu dużo bardziej kompetentny niż ja.

Raport, o którym jest mowa w zaproszeniu, faktycznie dotyczy lat 2007-2012. Spraw kolejowych dotyczy sześć kategorii. W dwóch kategoriach Polska jest oceniana bardzo dobrze, w gronie pięciu najlepiej ocenionych krajów – jeżeli chodzi o liberalizację rynku przewozów pasażerskich i przewozów towarowych. W jednej kategorii – elektryfikacja linii, jest określana na poziomie średnim. W trzech kategoriach: infrastruktura, bezpieczeństwo i naruszenia przepisów UE, jesteśmy w grupie pięciu najgorzej ocenionych krajów.

Od razu śpieszę powiedzieć, że od roku 2012 sporo się zmieniło na lepsze, co zostało dostrzeżone nawet przez prominentnych przedstawicieli opozycji. O inwestycjach powie za chwilę pan prezes Paszkiewicz, natomiast ja powiem, że odnotowaliśmy dość duży postęp dotyczący dostosowania prawa polskiego do przepisów UE. Łącznie wdrożyliśmy do porządku prawnego 17 dyrektyw, a w latach 2013 i 2014 wprowadziliśmy przepisy umożliwiające stosowanie 4 rozporządzeń i 5 decyzji. Weszła w życie ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenie w sprawie interoperacyjności systemu kolei. Dzięki któremu zlikwidowane zostało opóźnienie w transpozycji przepisów prawa UE dotyczącego interoperacyjności. Zmieniliśmy rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe, które również zapewnia wykonanie postanowień dwóch decyzji Komisji Europejskiej, dotyczących technicznych specyfikacji interoperacyjności w odniesieniu do infrastruktury kolejowej. Zmienione też zostało rozporządzenie w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, co umożliwiło usunięcie uchybień stwierdzonych przez Trybunał Sprawiedliwości.

Efektem tych wszystkich działań jest to, że obecnie większość postępowań, które Komisja Europejska toczyła przeciwko Polsce, została wycofana. Obecnie prowadzone jest tylko jedno postępowanie dotyczące naruszenia prawa. Dotyczy ono formalnych zarzutów, związanych z zapewnieniem rozdzielności rachunkowości u przewoźników kolejowych, którzy jednocześnie są zarządcami infrastruktury. W naszym przypadku dotyczy to tylko jednej spółki w kraju, czyli LHS.

To tyle, jeżeli chodzi o sprawy związane z infrastrukturą kolejową, oddaję głos panu prezesowi Paszkiewiczowi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes PKP Polskie Linie Kolejowe SA Remigiusz Paszkiewicz:

Wysoka Komisjo, powiem szczerze, że o przyczynach różnego typu problemów z inwestycjami na starcie tej perspektywy finansowej, o tym, jak wszystkie działania optymalizowaliśmy, aby były bardziej efektywne, i jak przyspieszyliśmy, miałem okazję informować w ostatnim roku już kilkukrotnie. Miało to miejsce nawet 2-3 razy w ciągu 12 miesięcy. Nie chciałbym się koncentrować na tym, jak to się toczy, tylko rzeczywiście powiedzieć kilka słów dodatkowo do tego, co do tej pory prezentowaliśmy na forum Komisji w sprawie inwestycji, jako Polskie Linie Kolejowe. Chciałbym dodać kilka faktów, które pokazują ich realne efekty, jakie powodują przeprowadzone inwestycje, remonty, jak poprawiła się infrastruktura, nawet w odniesieniu do tego raportu, którym się zajmujemy.

Dodam tylko, nie wchodząc w to, jak „stary" jest ten raport, że obejmuje on lata do roku 2012, ale większość danych dotyczących infrastruktury kończy się na latach 2010-2011. Powiem tylko jedno w odniesieniu do historii i do samego raportu. Otóż kilkakrotnie już prezentowaliśmy – ja też miałem okazję to zrobić – podstawowe dane dotyczące finansowania i nakładów na infrastrukturę kolejową po roku 1989.

Co jest główną przyczyną problemów? Podstawową przyczyną przez większość tego czasu były niskie nakłady. To jest główna przyczyna stanu infrastruktury, jaki mamy w tej chwili. Dla przykładu powiem tylko, że nakłady na infrastrukturę, na utrzymanie i możliwości inwestycyjne pod koniec lat 90., to niewiele ponad 100 mln zł rocznie, podczas gdy obecne nakłady wynoszą po kilka miliardów zł. W tym roku łącznie na utrzymanie i inwestycje wydamy już ponad 10 mld zł. Skala możliwości finansowych jest nieporównywalna, co pozwala od kilku lat nadrabiać zapóźnienia.

Przejdę teraz do omówienia efektów tych prac. Powiem o kilku podstawowych doświadczeniach, których nabyliśmy w trakcie ratowania inwestycji w tej perspektywie, dla perspektywy nowej, w którą właśnie weszliśmy. Mówię tu o perspektywie 2014–2020. Dopiero w roku 2011 poprawił się bilans prędkości – po raz pierwszy od 1989 r. na polskiej sieci linii kolejowych. To znaczy, że po raz pierwszy uzyskaliśmy efekt netto większej liczby długości linii kolejowych, na których podnieśliśmy prędkość w efekcie inwestycji lub remontów, w stosunku do tych odcinków, na których ze względu na stan linii, musieliśmy tę prędkość obniżyć. Od 1989 r. ten bilans był negatywny aż do roku 2010. Podkreślam jeszcze raz, że w efekcie zwiększonych nakładów ten bilans jest pozytywny dopiero od 2012 r. Oczywiście, ten wskaźnik poprawia się z roku na rok i tak, np. w 2011 r. mieliśmy poprawę netto na 664 km linii kolejowych. W kolejnym rozkładzie jazdy na okres 2012-2013, było to ponad 1000 km i ta liczba systematycznie rośnie.

Efektem prac, nakładów, oprócz prostego wskaźnika, są też liczby, które pokazują systematyczny od 2010 r. wzrost liczby różnego typu elementów infrastruktury kolejowej, które udało się poprawić. Odnosząc się do konkretów powiem, że jeśli chodzi o poprawione kilometry torów kolejowych, to o ile w 2010 r. i w latach wcześniejszych nie było to nigdy więcej niż 500-600 km rocznie, o tyle 1000 km przekroczyliśmy w roku 2011, 1300 km – w 2013 r. a w tym roku będzie to 1500 km. Jeśli chodzi o obiekty inżynieryjne – mosty, wiadukty, tunele, to tu też jest systematyczny wzrost, z 215 w roku 2011 do planowanych w tym roku do ukończenia 897, czyli jest to około 900 różnego typu obiektów.

Staramy się poprawiać także infrastrukturę pasażerską. Np. w liczbie peronów mamy wzrost z niewielu ponad 100 sztuk poprawianych, modernizowanych rocznie, do 250-260 sztuk w tym roku. W każdym zakresie infrastruktury kolejowej efekt jest widoczny, przykładowo w przejazdach kolejowych – z ponad 200 rocznie do prawie 600 w roku 2014 r. Sieć trakcyjna – w tym roku, to ponad 1000 km zmodernizowanej czy odobudowanej sieci trakcyjnej, a więc elektryfikacja, którą mocno akcentowano w raporcie, jeśli chodzi o stan infrastruktury. Oczywiście, to wszystko wiąże się, jak wielokrotnie wspomniałem, z rosnącymi z roku na rok nakładami.

Chciałbym jeszcze raz powiedzieć, że w zakresie transportu kolejowego nie ma żadnych zagrożeń dla wykorzystania alokacji w tej perspektywie finansowej. Informowałem także wielokrotnie o różnych kłopotach, które napotykał program inwestycyjny. Jest kilka. podstawowych powodów. Nie chciałbym się na nich koncentrować. Wyciągnęliśmy już z nich lekcję, służącą poprawie końcówki tej perspektywy finansowej. Jesteśmy na półmetku, jeśli chodzi o refundację środków, o alokację. Mamy w zasadzie całą alokację objętą wnioskami o dofinansowanie. Jeśli chodzi o nakłady w tej perspektywie, to mamy podpisanych ponad 90%, umów z wykonawcami, około 40% już certyfikowanych bezpośrednio ze środków UE. Przypomnę, że na początku roku 2012 było to 1,4%. Wzrost nakładów przekłada się w sposób wprost proporcjonalny na remonty, modernizację różnych elementów infrastruktury kolejowej. Lekcja jest przede wszystkim taka, że należy lepiej przygotowywać projekty inwestycyjne. Muszą one odpowiadać bezpośrednio potrzebom w najbliższych latach. Mówimy tu o perspektywie 10-20 lat, o wezwaniach, jakie stoją przed transportem kolejowym. Dlatego przygotowywane projekty dla nowej perspektywy, to przede wszystkim uzupełnienia odcinków zmodernizowanych w tej perspektywie tak, aby uzyskiwać efekt sieciowy, większy nacisk na poprawę linii

służących głównie, czy w większości, kolejowemu transportowi towarowemu, przewozom towarowym

Jeśli chodzi o liberalizację rynku, do którego staramy się w jak najszybszym tempie podciągnąć stan infrastruktury, to w tym raporcie i w ocenach Komisji Europejskiej i instytucji z nią związanych, a zajmujących się koleją, wypadamy dobrze, jesteśmy w pierwszej piątce. Do tego przesunięcia na wyższą pozycję na pewno przyczyniło się obniżenie stawek dostępu.

Chciałbym jeszcze na chwilę skoncentrować się na drugim z sześciu punktów, o którym wspomina raport, i o których mówił pan minister Klepacki. Źle, czy kiepsko wypadliśmy w infrastrukturze i w zakresie bezpieczeństwa. Już kilkakrotnie prezentowaliśmy to, co wydarzyło się od początku 2012 roku. Chodzi o duży program poprawy bezpieczeństwa na liniach kolejowych, czy generalnie – na terenach kolejowych. Program ten obejmuje ponad 200 różnego typu zadań, inicjatyw i projektów. Jest on już w ponad 70% zrealizowany.

O inwestycyjnych sprawach mówiłem, mogę tylko dodać, że coraz więcej wymieniamy przejazdów, rozjazdów, zabezpieczeń, urządzeń pozwalających bezpiecznie przekraczać linie kolejowe, czy też prowadzić ruch. Są też działania o charakterze zdecydowanie społecznym. Chciałbym tu nakreślić spectrum: od działań „twardych" inwestycyjnych, poprzez szkolenia, pouczenia, po odbudowę pionu instruktażu – w Polskich Liniach Kolejowych rzecz bardzo mocno zapuszczoną od II połowy lat 90. i na początku lat 2000. Brak nakładów, brak pozyskania młodych ludzi, którzy mogliby się szkolić, kształcić, spowodował, że w zasadzie przestał istnieć w PLK pion instruktażu i nadzoru nad osobami prowadzącymi ruch kolejowy. To udało się już w dużej mierze w ostatnich latach odbudować, ze szczególnym naciskiem na działania w pionie eksploatacji, za który od kilku lat odpowiada pan prezes Andrzej Pawłowski. On też miał okazję w kilku miejscach publicznie prezentować te kwestie.

Trzeba tu wspomnieć o rzeczy całkowicie z zakresu działalności społecznej, propagatorskiej, polegającej na uzmysławianiu nie tylko osobom pracującym na kolei, ale także wszystkim innym, jakie zagrożenia, jakie niebezpieczeństwa wynikają z niestosowania się do różnych zasad, przewidzianych, i prawem, i dobrymi obyczajami. Powiem tylko, że źle wypadliśmy między innymi w tym raporcie, ale nie tylko w nim, w kwestii dotyczącej nie samej tylko liczby incydentów, bo te zdarzają się w różnych krajach. U nas jest ich, oczywiście, średnio w roku trochę więcej, ale tu też odnotowujemy od kilku lat mocny spadek. Przede wszystkim chodzi jednak o to, jakiego rodzaju są to zdarzenia. Otóż ponad 70% różnego typu wypadków i incydentów, w tym takich, w których mamy ofiary śmiertelne, to są zdarzenia, albo na przejazdach drogowych, czyli na skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi, albo na dzikich przejściach, czyli tam, gdzie ludzie generalnie nie powinni się w ogóle poruszać. Są to przypadki, które także w innych krajach kwalifikowane są jako próby samobójcze. W niektórych krajach wręcz jest to kwalifikacja automatyczna.

U nas doprowadzenie do końca dochodzenia w sprawie wypadku śmiertelnego na liniach kolejowych tak, żeby faktycznie potwierdzić, czy było to działanie zamierzone, czyli próba samobójcza, jest w wielu przypadkach po prostu niemożliwe. Organy ścigania, jeżeli nie mają dodatkowego zgłoszenia czy prośby ze strony rodziny ofiary, to po prostu takich dochodzeń nie prowadzą. Dlatego też samej liczby kwalifikowanych samobójstw nie wlicza się do statystyk ofiar. Z tego powodu są różnice pomiędzy statystykami w Polsce, a tymi z innych krajów. To oczywiście nie tłumaczy dość niskiego, w porównaniu z innymi krajami, poczucia bezpieczeństwa czy wskaźników dotyczących bezpieczeństwa, ale jak mówiłem, zarówno liczba incydentów, jak i liczba ofiar, i coraz mniejszy wymiar poszczególnych incydentów w każdej z kategorii wskazują na to, że ze względu na działania podnoszące świadomość zagrożeń, jak i innego typu działania, odnotowujemy stałą poprawę.

Oczywiście należy wiązać bardzo ściśle stan techniczny infrastruktury kolejowej z liczbą wypadków i z zagrożeniami, które niesie ze sobą zły jej stan. Na przykład wykolejenia, które odnotowaliśmy w 2013 r., to nie były zdarzenia na liniach głównych, na których prowadzimy prace, ani nie na liniach, które już zmodernizowaliśmy

lub modernizujemy. W większości są to przypadki wykolejeń na torach bocznych, stacyjnych, gdzie przewoźnicy prowadzą raczej ruch manewrowy, a nie szlakowy. Dlatego zagrożenia związane z tego typu wypadkami są dużo mniejsze.

Oczywiście nie zapominamy o ludzkiej tragedii i wnioskach dotyczących kwestii technicznych, związanych z katastrofą pod Szczekocinami z początku 2012 r. Trzeba jednak sobie jasno powiedzieć, że to wydarzenie było istotnym katalizatorem różnego typu działań. Głównie nie były to działania techniczne, które są prowadzone w ramach projektów inwestycyjnych, remontów czy prac utrzymaniowych, ale działań w obszarze całej pozostałej sfery, to znaczy sfery pracowniczej w Polskich Liniach Kolejowych. Chodzi przede wszystkim o kontakty, dyskusje i współpracę z przewoźnikami, szczególnie maszynistów z osobami prowadzącymi ruch w Polskich Liniach Kolejowych. Naprawdę sporo się w tej kwestii wydarzyło, mamy cały program, obejmujący ponad 200 różnego typu działań, w większości już zrealizowanych. Bardzo dobrym rokiem dla tych wszystkich inicjatyw był rok 2013, kiedy po fazie analiz przystąpiliśmy do konkretnej aktywności, zmieniliśmy część przepisów i podwoiliśmy liczbę godzin szkoleń dla osób prowadzących ruch.

Przypomnę, że z niektórych wypadków kolejowych należy wyciągnąć i taką lekcję, że nie jest dobra ani pełna rutyna na posterunku prowadzenia ruchu, bo to często prowadzi do wypadków, ani brak doświadczenia czy zbyt mały staż na danym posterunku. Bardzo poważnie traktujemy, myślę, że z należytą starannością, kwestię autoryzacji na poszczególne posterunki. Jak wspomniałem, mamy odbudowany pion instruktażu, co wiąże się z lepszym nadzorem, z dużo częstszymi niż w przeszłości pouczeniami dla dyżurnych ruchu. Przeprowadziliśmy dużo różnych działań w zakresie BHP.

Wszystkie prace w ponad 90% prowadzone są podczas prawie normalnego ruchu pociągów na liniach kolejowych. W celu modernizacji czy remontu nie zamykamy całych odcinków. W większości miejsc, z niewielkimi wyjątkami, jeździmy po placach budów lub po miejscach, gdzie prowadzimy remonty. Ze względu na ich natężenie ryzyko rośnie, ale też wprowadziliśmy o wiele więcej zabezpieczeń, począwszy od kar dla wykonawców za nieprzestrzeganie zasad z wiązanych z BHP, po szkolenia, pouczenia, obecność inspektorów zarówno zewnętrznych, jak i zatrudnionych w PLK. Wszystko po to, aby tych incydentów było jak najmniej. Oczywiście wszyscy życzylibyśmy sobie, żeby nie było ich wcale.

Myślę, że od momentu, który obejmują dane w raporcie Komisji Europejskiej, do dzisiaj, poprawił się zarówno stan infrastruktury, oczywiście nie w takiej skali i w tempie, jakiego byśmy sobie życzyli, ale jednak bardzo znacznie. Powiem, że jeżeli otworzymy, a taki jest plan i mogę państwa zapewnić, że na razie od niego nie odchodzimy, zarówno linie do Gdańska, słynne połączenia „pendolinowe”, to stan infrastruktury dopuszczonej do ruchu poprawi się znacznie. Co ważne dla pasażerów, poprawią się też czasy przejazdu. Mamy już dobre przykłady na fragmencie linii do Gdańska, na linii nr 9 w ruchu aglomeracyjnym mamy 89 pociągów na dobę w porównaniu do 55 sprzed uruchomienia modernizacji. Nie odnoszę się celowo do okresu intensywnych prac, bo oczywiście wówczas liczba pociągów była mniejsza. Przed modernizacją po linii nr 9 z Warszawy na północ jeździło 55 pociągów, w tej chwili jeździ 89. Liczymy na to, jesteśmy o tym przekonani, że odbuduje się ruch pasażerski na liniach okaleczonych przez lata modernizacji. Tam, gdzie ruch był znikomy, dopiero w ostatnich latach powoli jest przywracany. W nowym rozkładzie jazdy, od połowy grudnia, nastąpi duża pozytywna zmiana.

Jest, proszę państwa, jeszcze jeden raport Komisji Europejskiej, dotyczący kolei. Ukazał się 19 czerwca, a więc całkiem niedawno. Obejmuje nieco inny zakres danych, ale jest tam kilka ciekawych elementów, o których nie wspominał, których swoim zakresem nie obejmował poprzedni raport, kończący się na roku 2012. Ten najnowszy dotyczy takich rzeczy, jak pobieranie opłat za infrastrukturę, wielkość inwestycji, jakość kolejowych usług transportowych. Jesteśmy dość mocno chwaleni przez przewoźników, szczególnie towarowych, jeśli chodzi o układanie indywidualnego rozkładu dla poszczególnych pociągów towarowych. Trwa to w Polsce maksymalnie 12-15 godzin, a średnia wynosi kilka godzin od zgłoszenia wniosku przez przewoźnika towarowego do przesłania do niego założonej trasy przejazdu, zaakceptowanej przez osoby od prowadzenia ruchu. Średnia dla Niemiec w indywidualnym rozkładzie towarowym, to grubo ponad doba. Niemieckie

przepisy mówią, że nawet 6 lub 7 dni może trwać cała procedura i budowanie takiej trasy. W tym nowszym raporcie w takich sferach, jak jakość kolejowych usług transportowych, w zakresie tego, co nazywa się zadowoleniem klienta kolejowego, lokujemy się już w okolicach takich potęg kolejowych, jak Francja, czy wspomniane wcześniej Niemcy.

Oczywiście jest to zobiektywizowany wskaźnik subiektywny, to znaczy wynikający zarówno z ocen pasażerów, jak i z czynników takich, jak dostępność, cena usługi, układanie tras. Dopiero od kilku lat – to też jest rzecz, którą można się pochwalić – prowadzimy proces składania wniosków, układania rozkładu w sposób całkowicie elektroniczny. Przewoźnicy mają dostęp, mają końcówki naszego systemu. Po zgłoszeniu wniosku w bardzo krótkim czasie wiedzą, jaka jest nasza reakcja, czy pociągi się zmieszczą, czy nie itd.

Podsumowując powiem, że i w tych najgorszych wskaźnikach z raportu, na kanwie którego dziś dyskutujemy, w infrastrukturze i w zakresie bezpieczeństwa, widać w ostatnich latach poprawę. Powiedziałbym nawet, że szczególnie w tych dwóch obszarach poprawa jest ewidentna i ciesząca. Oczywiście można mieć zastrzeżenia, co do tempa, ale apetyt rośnie w miarę jedzenia i wszyscy to doskonale rozumiemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo panu prezesowi. Jako następny zabierze głos pan dyrektor Andrzej Maciejewski z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Odnosząc się do raportu oraz do pytań pana posła, chciałem zauważyć, że podążając za tą logiką, wedle której zbudował swój wywód pan prezes Paszkiewicz, kwestia infrastruktury drogowej w ostatniej perspektywie wiąże się w oczywisty sposób z efektami w postaci 2 tys. km wybudowanych nowych dróg, w szczególności nowych połączeń autostradowych i dróg ekspresowych, oraz z kwestią zrefundowania środków przez Komisję Europejską, jak do tej pory, na poziomie około 80%. To jest wartość alokacji środków unijnych, która już do Polski wróciła. To nie są pieniądze, o które wnioskujemy, czy zakładamy, że przyjdą, ale 80% tego dofinansowania już do Polski przyszło, czyli jesteśmy na etapie końcowego rozliczania projektów drogowych.

Oczywiście, nie wszystkie projekty udało się zakończyć w terminie. Takim przykładem jest droga S69, o której wspominał pan poseł. Odnosząc się do tej informacji chciałem powiedzieć, że 2 lipca podpisaliśmy umowę na dokończenie budowy tej trasy tak, żeby jeden z jej fragmentów, sześciokilometrowy, oddać jeszcze w tym roku – od węzła w Mikuszowie do węzła Buczkowice. Kolejny fragment, od węzła Buczkowice do węzła Żywiec, chcemy, żeby był oddany w połowie 2015 r.

Była tu poruszona sprawa ekranów. Chciałem przypomnieć i zwrócić uwagę na to, że kwestia norm hałasu, jakie obowiązują w danym kraju, w naszym przypadku takich norm, jakie były, wynika nie z arbitralnych decyzji zarządcy, zamawiającego, inwestora lub projektanta, lecz z przepisów prawa. W związku z tym, że takie były przepisy dotyczące norm hałasu – takie ekrany powstały. Zwracam uwagę, że przepisy w tej sprawie zostały zmienione, natomiast, na co najmniej dwa lata przed zmianą tych przepisów GDDKiA sygnalizowała, że taka zmiana powinno być przeprowadzona po to, żeby zaoszczędzić na kosztach budowy, a później na wydatkach związanych z utrzymaniem infrastruktury.

To, co w omawianym raporcie dotyczy transportu drogowego w naszym kraju, to kwestia wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego, które są ciągle niezadowalające, choć w przypadku sieci dróg krajowych są one znacznie lepsze, niż w przypadku pozostałej sieci dróg publicznych. Jest to, oczywiście, wynik prac inwestycyjnych, o których wcześniej mówiłem. Porównując rok 2013 do roku 2014 odnotowujemy kolejny spadek liczby zbitych, natomiast generalnie, jeżeli chodzi o liczbę zabitych, to od roku 2007, czyli od czasu, gdy wchodziliśmy w tę perspektywę, do końca 2013 r. spadek wyniósł blisko 43%. Notujemy, może jeszcze nie bardzo zadawalające, ale znaczące wyniki – spadek liczby zabitych na naszych drogach jest konsekwentnie i sukcesywnie osiągany z roku na rok. Z roku na rok zabitych na naszych drogach jest mniej.

Co do raportu Komisji Europejskiej dotyczącego infrastruktury drogowej, bo ten element jest mniej eksponowany, niż kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego, mogę zaproponować państwu lekturę raportu Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, czyli takiej Najwyższej Izby Kontroli z poziomu europejskiego, który kontrolował także Polskę w kwestii sposobu realizacji kontraktów drogowych. Pewne wnioski, które ETO sformułował, zostały już w trakcie trwania perspektywy 2007–2013 wdrożone. Dlatego też było możliwe osiągnięcie takiego poziomu refundacji środków, o jakim powiedziałem i wyegzekwowanie wykonania wszystkich tych postanowień i przepisów unijnych, które gwarantują nam, że możemy liczyć na dofinansowanie z Unii Europejskiej. Proszę pamiętać o tym, że wartość procesu inwestycyjnego, czyli programu drogowego, w ostatniej perspektywie w przypadku dróg przekraczała 80 mld zł, a zatem było niezwykle istotne dopilnowanie tych jego elementów, które są związane z refundacją środków europejskich.

Oczywiście, nie można bezkrytycznie podchodzić do tego, co w minionej perspektywie się wydarzyło. W związku z tym, szczególnie duży nacisk położyliśmy na to, żeby lepsze były prace projektowe, żeby lepiej były przygotowywane projekty. Dlatego dużo szerzej stosowany jest system „projektuj i buduj”, który pozwala wykonawcom zoptymalizować istniejącą dokumentację projektową, bądź zaprojektować daną drogę samemu. To zaś powoduje, że wykonawcy są w stanie wprowadzać różnego typu nowoczesne rozwiązania, które optymalizują koszty zarówno budowy, jak i eksploatacji danego odcinka drogi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Czy jest osoba reprezentująca transport lotniczy? Jest. Tak, bardzo proszę, pan prezes Krzysztof Kapis.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Krzysztof Kapis:

Reprezentuję Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, a więc jeden z trzech komponentów lotnictwa. Jeżeli chodzi o raport, będący przedmiotem dzisiejszych obrad, to lotnictwo cywilne generalnie w Europie, ale również polski sektor lotniczy, nie są wymieniane wśród bardzo krytycznie ocenianych dziedzin transportu. Dzieje się tak z wielu powodów.

Chciałbym się odnieść do kilku rzeczy, które są wymienione jako kryteria jakościowe. Po pierwsze, wspólny rynek. Lotnictwo cywilne należy od bardzo wielu lat do dziedzin transportu, które są bardzo mocno zliberalizowane. Praktycznie dotyczy to każdego członka UE. W przypadku naszego kraju, tak jest od momentu naszej akcesji. Nie może być tu innej oceny, niż pozytywna, bo ten rodzaj transportu jest bardzo silnie zliberalizowany.

Jeżeli chodzi o infrastrukturę, to transport lotniczy plasuje się mniej więcej w skali od średniej do dolnych granic. Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że w gruncie rzeczy są to liczby obrazujące stan zaawansowania transportu, czyli liczby pasażerów, liczby lotnisk, liczby pasażerów obsługiwanych na danych lotniskach. W Polsce, nie mamy wielkiej liczby lotnisk o bardzo wielkim potencjale, ale to wynika z bardzo wielu przyczyn, również z tempa rozwoju gospodarczego w przeszłości. Jest to w tym momencie ścieżka wschodząca. Korzystamy z tych możliwości, które przed nami się pojawiają, a są one bardzo obiecujące. Tutaj chciałbym zwrócić państwa uwagę – sam zresztą byłem tym zaskoczony, gdy przeczytałem ten dokument – że na początku transformacji Lotnisko Okęcie obsługiwało 4,5 mln pasażerów. W skali lotniczej mapy Europy, to nie jest mało. Natomiast w roku 2010, przynajmniej wedle tego zestawienia, było to już prawie 10 mln pasażerów. Jeżeli weźmiemy średnie roczne tempo wzrostu, to należy ono do najwyższych w Europie. Od roku 2010 do dzisiaj przybyło kolejne 2 mln pasażerów obsłużonych przez Okęcie. To są te aspekty, w których lotnictwo jest wymieniane w układzie historycznym. To są po prostu liczby, z którymi polemizować nie można.

Jeżeli chodzi o wpływ na ochronę środowiska, to Komisja bardzo wyraźnie wskazała, że w transporcie lotniczym w przeszłości nie było wyraźnie sformułowanych i zdefiniowanych wskaźników, przy pomocy których można było mierzyć wpływ ujemny lub pozytywny na środowisko. W przypadku naszego kraju to, co my wykonaliśmy, to wyprostowaliśmy w sposób maksymalny drogi przelotowe nad naszym terytorium. Dzisiaj jesteśmy w takiej sytuacji, że drogi przelotowe nad naszym terytorium odchylają się tylko

o 3-5% od dróg optymalnych. Jest to optymalne wykorzystanie tego efektu po naszej, polskiej stronie. W zakresie kształtu dróg lotniczych niewiele mamy już do zrobienia. Dokonujemy zmiany procedur i oprzyrządowania w przypadku operacji lotniczych w poszczególnych portach lotniczych. Teraz takim projektem objęte jest lotnisko Okęcie, na którym efekt środowiskowy będzie uzyskany, czyli redukcja emisji spalin będzie widoczna.

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, to Komisja Europejska też wskazuje, że transport lotniczy należy do tych dziedzin, w których ten problem jest znikomy. Dotyczy to również naszego kraju. Nie odbiegamy w sposób zasadniczy, jeżeli chodzi o poziom bezpieczeństwa, zarówno na ziemi, jak i w powietrzu, od pewnego standardu unijnego.

Chciałbym zasygnalizować pewną kwestię. Przypominam sobie apel pana posła sprawozdawcy i chcę zakomunikować, że w zakresie przedsięwzięć inwestycyjnych, które czekają Polską Agencję Żeglugi Powietrznej – podkreślam. Polską Agencję Żeglugi Powietrznej – są potrzeby inwestycyjne rzędu 1 mld zł w ciągu najbliższych 10 lat na modernizację całego systemu nawigacyjnego z ukierunkowaniem – to bardzo mocno chciałbym podkreślić – na wdrożenie najnowocześniejszych technologii, przewidzianych europejskim projektem „CESAR". W ostatnim czasie wykazujemy bardzo dużą aktywność, jeśli chodzi o ten projekt. Zamierzamy go w całości zrealizować dla pewnego uspokojenia, choć naszym celem podstawowym nie jest pozyskiwanie środków unijnych.

Celem podstawowym Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jest zbudowanie infrastruktury zdolnej do obsłużenia dwukrotnie większego ruchu lotniczego niż ten, który mamy w tej chwili, oczywiście w sposób bezpieczny i z zachowaniem norm środowiskowych. Technologia jest jednym z narzędzi niezbędnych do tego i PAŻP jest bardzo silnie zdeterminowana, by tego bronić. Jeżeli będziemy mieli szanse pozyskać przy okazji środki unijne, to oczywiście nie zrezygnujemy z tego, ale chciałem bardzo mocno podkreślić, że nie walczymy w tej chwili bezpośrednio o środki unijne. W transporcie lotniczym mamy do czynienia z sytuacją ograniczenia funduszy unijnych, przynajmniej tych w zakresie infrastruktura i środowisko, ale są tzw. fundusze centralne, które mają, w ocenie Komisji Europejskiej stworzyć mechanizm zachęt dla poszczególnych krajów członkowskich do wdrażania nowych technologii. Jest to tzw. CEF, czyli Connecting Europe Facility, mechanizm zbudowany z trzech komponentów, obejmujących zarówno fazę badawczo -rozwojową, w której Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zamierza bardzo aktywnie uczestniczyć, jak i fazę rozmieszczania nowych technologii, przewidzianą na lata 2020-2025.

Tyle chciałbym powiedzieć o naszych zamierzeniach na przyszłość. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Czy jest ktoś w sprawie gospodarki wodnej?

Kierownik działu Strategii w Biurze Strategii i Nadzoru Właścicielskiego Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze Filip Czernicki:

Przepraszam bardzo, czy mógłbym uzupełnić wypowiedź o porty lotnicze?

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Bardzo proszę.

Kierownik działu w PP Porty Lotnicze Filip Czernicki:

Chciałbym zabrać głos w uzupełnieniu do informacji pana prezesa. Reprezentuję Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze. Nazywam się Filip Czernicki, jestem kierownikiem Działu Strategii w naszym przedsiębiorstwie. Chciałem dodać, że raport ten w gruncie rzeczy przyjął do badania lata, w których potężny proces inwestycyjny w większości portów dopiero się rozpoczynał. Pragnę zauważyć, że w ostatnich kilku latach zostały zakończone budowy siedmiu zupełnie nowych terminali lotniczych, to także ma wpływ na rentowność spółek. Przepływy pieniężne w większości portów lotniczych są jak najbardziej pozytywne. Na koniec 2013 r. trzy porty miały wynik dodatni. To były: Gdańsk, Katowice i Kraków, a takie lotniska jak: Poznań, Modlin, czy Wrocław powinny w przeciągu jednego roku, bądź dwóch lat, także być na plusie i notować zysk.

Co jeszcze warto podkreślić, o czym mówił także pan prezes, jest wiele do zrobienia, co nie do końca zależy od samych portów lotniczych, w zakresie tzw. poprawienia wskaźnika lotności. Ten wskaźnik dla Polski wynosi około pół osoby latającej na rok, ale zależy on bezpośrednio od zamożności polskich obywateli. Średni wskaźnik dla Europy, to około 2 osoby, czyli mamy jeszcze dużo do zrobienia także w zakresie dostępności infrastruktury. Stąd, jak rozumiem, biorą się ambicje samorządów do budowy portów lotniczych, które są bliżej pasażera. Natomiast ich rentowność – zapewne należy się temu przyglądać – nie będzie w najbliższym czasie możliwa do osiągnięcia, bo nakłady na taki port mogą się zwrócić dopiero przy osiągnięciu, co najmniej 500 tys. do 1 miliona pasażerów rocznie. Wiadomo, że dla niektórych portów, tych otwartych ostatnio, taka perspektywa jest odległa. Wydaje się, że raport w zakresie dotyczącym lotnisk najgorzej nas nie plasuje, ale też badany okres był czasem poprzedzającym największe inwestycje i wzrost w zakresie ruchu pasażerskiego. To wszystko, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Czy dobrze zrozumiałem pana wypowiedź? Pytam, bo tu padło pytanie wnioskodawcy, pana posła Witolda Klepacza, właśnie o rentowność tych portów, których już tyle mamy, a zanosi się na to, że jeszcze ich przybędzie. To znaczy, że Porty Lotnicze nie są na dziś tym zainteresowane, bo nie chcą dokładać do inwestycji, które samorządy mogą wymusić. Tak to należy rozumieć?

Kierownik działu w PP Porty Lotnicze Filip Czernicki:

Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze prowadząc swoją działalność na zasadach ekonomiki nie uczestniczyło w takich przedsięwzięciach jak port lotniczy w Lublinie, czy w Gdyni, albo w Radomiu. Mówię o tych portach, które są nowo otwierane, a które w naszej ocenie od samego początku budziły wątpliwość, co do tego, kiedy osiągną rentowność. Wiem, że w szczególności w przypadku Lublina była ta kwestia badana na poziomie UE i zaangażowane środki publiczne uzyskały pozytywną opinię Komisji Europejskiej. Zostały uznane za dozwoloną pomoc publiczną, czyli jako pomoc, która ma służyć osiągnięciu zysków w przyszłości. Natomiast nasze przedsiębiorstwo nie angażowało się w te przedsięwzięcia, zakładając, że zbyt odległa jest perspektywa osiągnięcia rentowności.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Czy jest na sali osoba reprezentująca transport w zakresie gospodarki wodnej? Wydaje mi się, że pan, panie pośle, też poruszał ten temat? Nie. Dziękuję bardzo. W związku z tym otwieram listę posłów, którzy zgłosili się do zabrania głosu: pan poseł Tchórzewski, pan poseł Lassota, pan poseł Król. Jako pierwszy, pan przewodniczący Tchórzewski. Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Słuchając wystąpienia wnioskodawcy, pana posła Klepacza i sposobu przedstawienia jego wniosku dotyczącego przeprowadzenia debaty sejmowej nad tym poważnym problemem – zgadzam się, że to bardzo poważny problem – zauważyłem, że zwrócił on uwagę na wiele istotnych aspektów. W wystąpieniach pana ministra i panów prezesów, w ich odpowiedziach, nie znalazło to odzwierciedlenia. Kwestia jest taka, że w imieniu wnioskodawców pan Klepacz, na bazie tego raportu oczekuje gruntownej analizy tego, co zrobiliśmy i w jakim zakresie, co można było zrobić więcej, a co zrobiliśmy źle, na tle stanu zaawansowania tych spraw w innych państwach UE. Chodziło panu posłowie także o to, aby na bazie tych wniosków postawić pewne zadania na przyszłość, które byłyby możliwe do osiągnięcia. Pod tym względem w zupełności się zgadzam, że tego typu raporty powinny być głęboko analizowane i powodować korekty w wykonywaniu pewnych zadań, czy nawet korekty samych programów, odnośnie do zasadności niektórych działań, co może wynikać z porównania z innymi państwami. W związku z tym nie bardzo mi się podobała forma umniejszania i bagatelizowania roli tego raportu.

Uważam, że należy go bardzo dokładnie przeanalizować i zastanowić się, jakie można wyciągnąć niego konkretne wnioski. Faktem jest, że proste porównania stosowane

w tym raporcie są dla nas krzywdzące ze względu na poziom, z którego startowaliśmy w 1989 r., ze względu na pewne zaszłości. Praktycznie rzecz biorąc, mieliśmy całkowicie inny poziom startu, co spowodowało, że porównanie złotówki z euro jest bardzo trudne. Jest tu kwestia podania wartości w euro. Jeżeli odniesiemy się do wszelkich danych w tym raporcie, to są one podane w euro, co skutkuje przejaskrawieniem niektórych porównań. Jeżeli popatrzymy na siłę nabywczą narodowych walut w poszczególnych krajach, to trochę się to inaczej ma, niż proste przeliczenie danej waluty na euro. W tej dziedzinie na pewno raport nie jest w pełni porównywalny. Być może niektóre rzeczy trzeba przeliczyć, popatrzeć, jak one wyglądają? Licząc wprost, porównując budżety w euro widzimy, że nasz budżet roczny jest często mniejszy, niż budżety wielu małych państw "starej" UE. Z tego punktu widzenia patrząc, lepiej jest porównywać odnosząc się do efektów rzeczowych: ile przybyło inwestycji i jakich u nas, na przykład w zakresie infrastruktury, a ile ich przybyło w tym samym czasie w innych państwach?

Odniesienie się do poziomu końcowego jest tu dosyć trudne. Ten raport należy jednak analizować na wielu poziomach i w wielu aspektach, patrząc na to, jakie można wyciągnąć z niego wnioski. Dzisiaj możemy powiedzieć tak, że właściwie z naszej strony nie został on w pełni przetłumaczony. Na tyle, na ile można było wyciągnąć wnioski, znając umiarkowanie czy słabo język angielski, da się powiedzieć, że jesteśmy dzisiaj na etapie odniesienia się do tego raportu trochę „po łebkach". Tak bym to określił.

Wydaje się, że powinniśmy oczekiwać, że zostanie przeprowadzona głębsza analiza tego dokumentu. Jako posłowie nie mamy instrumentów do wykonania takiej analizy, nie mamy możliwości sięgnięcia do danych źródłowych, ani do danych europejskich, do których odnosiła się Komisja Europejska. Powinniśmy skorygować niektóre zapisy z punktu widzenia rzeczywistej wartości polskiej waluty na rynku polskim i z punktu widzenia rzeczywistych efektów rzeczowych, uzyskanych w niektórych dziedzinach. Jeśli odniesiemy się np. w lotnictwie do liczby pasażerów nie w danym momencie, ale porównamy poziom, z jakiego startowaliśmy, do tego, na jakim dziś jesteśmy, to okaże się, że przyrosty liczbowe są u nas bardzo duże. Bylibyśmy niesprawiedliwi oczekując, że w tych latach, w jakich to miało miejsce, uzyskamy efekty od razu porównywalne ze średnią w UE, licząc „starą" piętnastkę. Jest to, realnie biorąc, niemożliwe.

Zgadzam się z panem Klepaczem, że jeśli się analizuje przeszłość, należy robić to krytycznie, starając się wyciągnąć pozytywne wnioski, które skutkować mogłyby uniknięciem błędów w przyszłości, bo przecież nie jest tak, że błędy nie są popełniane. Tak się dzieje zawsze, jesteśmy ludźmi. Patrząc z tego punktu widzenia, nasze dzisiejsze spotkanie nie może nas zadowolić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan poseł Lassota.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję panie przewodniczący. Chciałbym zwrócić uwagę i zarazem prosić o większe doprecyzowanie pewnych kwestii. Pan dyrektor Maciejewski mówiąc o inwestycjach drogowych wskazał między innymi na problem przygotowywania inwestycji. Wiadomo, że bez przygotowania, które niejednokrotnie trwa dłużej niż sama realizacja, nie można się obejść. Z informacji, które posiadam wynika, że z tym przygotowywaniem inwestycji nie jest najlepiej, ponieważ mało jest takich, które są przygotowane i można je realizować. Na ogół jest tak, że jak są „zaklepane" pieniądze, to dopiero wówczas przystępujemy do przygotowania inwestycji, które trwa pięć lat, potem znów pieniędzy nie ma i to przygotowanie „bierze w łeb". Chciałbym dopytać pana dyrektora, na ile rzeczywiście stosowana jest taka, niezbędna, moim zdaniem, polityka, polegająca na tym, aby mieć gotowe inwestycje w zanadrzu, oczywiście planując środki na przyszłość. Podkreślam, że przygotowanie inwestycji to proces wieloletni. Jeśli będziemy na to patrzeć w ten sposób, że dopiero, gdy będą „zaklepane" pieniądze na całość inwestycji, przystąpimy do jej przygotowania, to wystąpią tego rodzaju nieprawidłowości.

Druga sprawa. Pan dyrektor zwrócił uwagę na to, że często jest stosowana zasada "zaprojektuj-wybuduj". Z jednej strony, jest może troszkę droższe samo przedsięwzięcie, ale z drugiej strony, faktycznie uwalnia się administrację od tych czynności przygoto-

wawczych, które na ogół sprawniej i lepiej przeprowadzi podpisujący kontrakt. Chciałem zapytać, które z poważnych inwestycji w Polsce były dotychczas w tej sposób realizowane? Uważam, że generalnie powinno się stosować tego rodzaju zasadę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan poseł Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Pół żartem pół serio rozpoczynając wypowiedź na temat raportu powiedziałbym, że to jest dobra pozycja wyjściowa, bo jak się jest na ostatnim miejscu, to gorzej z całą pewnością już nie będzie, może być tylko lepiej. To jest pierwsza refleksja po zapoznaniu się z informacją.

Chciałbym się odnieść do kilku rzeczy, które tu padły. Z całą pewnością zgadzam się z panem przewodniczącym Tchórzewskim, że jest gros rzeczy, którymi możemy się pochwalić. Chciałbym natomiast spojrzeć na te informacje przez pryzmat kryteriów, które były w raporcie analizowane, czyli przede wszystkim takie jak: jednolity rynek, bezpieczeństwo, infrastruktura. Sformułowałbym hipotezę, że o ile w Polsce przez ostatnie lata i przez ostatnią perspektywę unijną, mamy dość duże obszary, na których dostęp do infrastruktury i jej rozwój dość gwałtownie wzrosły, to niestety, jeśli chodzi o jednolity dostęp, jest bardzo różnie. Zawsze o tym mówię i będę o tym mówił, dopóki się to nie zmieni. Bydgoszcze jest ósmym miastem pod względem wielkości. Mamy rok 2014. Mówię o tym, bo tu wspomniano, że raport obejmuje rok 2012. Niestety, niektóre złe rzeczy się nie zmieniły i to ósme miasto pod względem wielkości w Polsce cały czas nie ma dostępu nawet do drogi ekspresowej. Patrząc z punktu widzenia mieszkańca Bydgoszczy, czy Ziemi Bydgoskiej, ten raport, niestety, jeśli chodzi o dostępność i jednolity rynek potwierdza tę negatywną tendencję.

Rozumiem, że analizujemy ten raport, a myślimy docelowo o nowej perspektywie unijnej. Padła informacja dotycząca linii kolejowych. Chciałbym zapytać panów, jak to oceniają, bo z tej perspektywy trzeba też patrzeć na pewne elementy dotyczące zarządzania. To, że będziemy mieli koleje dużych prędkości, to plus. Jednocześnie mamy do czynienia z takim procesem, że odpowiedzialność za linie kolejowe częściowo została przeniesiona na urzędy marszałkowskie. Chodzi o część organizacyjną. Z perspektywy mieszkańców mniejszych miejscowości Ziemi Bydgoskiej wygląda to tak, że oni pamiętają, że jeszcze w końcówce PRL jeździły pociągi np. do Kcyni czy do Szubina, a w tej chwili, to są – nie wiem, jak to nazwać – zrujnowane resztki infrastruktury zarośnięte trawą. Można by nagrywać filmy o Powstaniu Warszawskim. To fajnie, że budujemy linie kolejowe łączące największe miasta, ale patrząc przez pryzmat tego, jaka była dostępność pasażerów do usług kolejowych, a jaka jest teraz, mam wrażenie, że skupiliśmy się na tym, by dość radykalnie poprawić jakość połączeń między dużymi aglomeracjami, kosztem pozbawienia mieszkańców mniejszych miejscowości dostępu do linii kolejowych jako takich – i to nie pytając ich o zdanie.

Chciałbym przy okazji zapytać o nową perspektywę czasową. Pojawiła się informacja – mam nadzieję, że nieprawdziwa – dotycząca Bydgoszczy. Jeszcze raz podkreślę, że jest to największe miasto w Polsce mniemające dostępu do drogi ekspresowej ani do autostrady. Czy Bydgoszcz ujęta jest w planie tzw. szybkich kolei? Mnie się to wydaje zupełnie oczywiste, ale chciałbym taką odpowiedź dziś uzyskać.

Panów, którzy mówili o rynku kolejowym, chciałbym zapytać, jak oceniają to rozłożenie pewnego rodzaju odpowiedzialności pomiędzy sejmiki i poszczególne spółki PKP? Mam wrażenie, że w niektórych regionach różnie z tym bywa. Są pozytywne, ale i negatywne przykłady. Interesowałaby mnie opinia, jak to jest oceniane?

Kolejna kwestia, dotycząca przyszłości. Mówiliśmy o tym. *Nomen omen*, na moim pierwszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury ocenialiśmy raport Najwyższej Izby Kontroli na temat żeglugi śródlądowej. Nie jest żadną tajemnicą, że UE będzie postulowała, już w tej chwili postuluje, żeby przynajmniej część towarów wożonych w Europie drogami, była przemieszczana drogą wodną. Każdy z nas, użytkowników dróg, widząc liczbę ciągników siodłowych, które wożą naczepy z portów morskich czy z kolejowych ramp, dochodzi do wniosku, że gdyby choć 10% tych ładunków mogło płynąć rzekami, to z całą

pewnością byłoby to znaczące odciążenie dla ruchu kołowego i dla tego segmentu rynku. Chciałbym zapytać, jakiego rodzaju projekty będą dotyczyły żeglugi śródlądowej w nowej perspektywie finansowej? Wydaje się, że to jest ta gałąź rynku, która, mówiąc kolokwialnie, została w Polsce zupełnie zapuszczona. Są perspektywy, by ją rozwinąć. Z punktu widzenia położenia geograficznego i układu rzek, aż się prosi, żeby tę drogę transportu wykorzystać.

I na koniec kwestia, powiedziałbym, dość symptomatyczna. Zgadzam się, że jest postęp w niektórych dziedzinach, ale muszą państwo zwracać uwagę na dostępność infrastruktury. Mam nadzieję, że tak będzie w nowej perspektywie finansowej. Z perspektywy mieszkańca Bydgoszczy sytuacja wygląda tak, że nie dość, że nie ma on dostępu do drogi ekspresowej, ani do autostrady, to czas przejazdu też nie zadawala. Dość powiedzieć, że przed II Wojną Światową pociąg relacji Bydgoszcz-Włocławek-Toruń jechał szybciej niż w 2014 r. Jest powód do frustracji, prawda? Mam wrażenie, że w dotychczasowej perspektywie środki były dystrybuowane w taki sposób, że spowodowało to jeszcze większe dysproporcje, niż to było planowane. Bardzo prosiłbym o odpowiedź, szczególnie, jeśli chodzi o kwestię podziału odpowiedzialności za usługi kolejowe między sejmiki i spółki kolejowe. Przede wszystkim proszę o informację na temat szybkiej kolei i tego, jak się to ma w kontekście Bydgoszczy? To jest pytanie, na które proszono mnie, bym zdobył odpowiedź. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Cycoń – proszę.

Poseł Marian Cycoń (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam dwa tematy w kontekście przeszłości i przyszłości. Pierwsza sprawa – chciałbym wrócić do tematu z przeszłości, do budowy linii kolejowej na trasie Kraków–Nowy Sącz–Zakopane, a właściwie Kraków–granica państwa. Ten temat był już od 20 lat przedstawiany i efektów żadnych nie widać. Czy w perspektywie nowych środków unijnych ten temat w ogóle jest dostrzegany?

Druga sprawa. Chodzi mi o połączenie drogi nr 75. Wybudowana jest autostrada A 4. Nie ma odprowadzenia od Brzeska w kierunku granicy państwa przez Nowy Sącz. Nie będę mówił o obciążeniu na tej drodze, bo jest ono ogromne, duży ruch ciągników siodłowych, samochodów. Trzeba powiedzieć, że dotyczy to takich miejscowości, jak Brzeg-Zdrój, Piwniczna-Zdrój i Krynica-Zdrój. Ta droga była prognozowana do realizacji.

Żeby nie zabierać czasu, chciałem podziękować za modernizację dworca kolejowego w Nowym Sączu. Był już na to najwyższy czas. Rzeczywiście dokonano tego, modernizacja dobiega końca. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Przechodzimy do odpowiedzi, może zaczniemy po kolei, od pana prezesa Paszkiewicza?

Prezes PKP PLK SA Remigiusz Paszkiewicz:

Dobrze. Pozwolicie państwo, że do uwag ogólnych, dotyczących raportu, odniosę się stwierdzając, że oczywiście analizowaliśmy go później i prócz czystej informacji, dotyczącej faktów, również wyciągnęliśmy kilka lekcji. Ogólna uwaga, jeszcze raz to powtórzę, jest taka, że stan infrastruktury nie jest pochodną tylko działalności kolejarzy czy firm kolejowych, ale przede wszystkim możliwości finansowych państwa, bo to państwo finansuje w 100% koszty utrzymania, inwestycji i rozwoju infrastruktury kolejowej. Mamy to wielkie szczęście w postaci funduszy europejskich, jednak pamiętajmy, że jest to szczęście tylko w 60%, bo do każdego projektu co najmniej 40% kwoty musi dołożyć państwo polskie. To nie jest 100% refundowanych środków.

Na niekorzyść infrastruktury kolejowej jeszcze bardziej działa rozwiązanie, które znajdujemy w regionalnych programach operacyjnych, w których nie ma dofinansowania krajowego z budżetu państwa, tylko ze środków własnych PLK. To znacznie ogranicza możliwości, bo w zasadzie, poza małymi źródełkami finansowania, nie mamy środków własnych. Przychody, które pochodzą ze stawek dostępu od przewoźników, są dedykowane tylko w pewnej części na pokrywanie kosztów związanych z bezpośrednim prze-

jazdem pociągów. Żeby się nie użalać powiem tylko, że stan infrastruktury kolejowej jest pochodną wieloletniego niedofinansowania. Teraz to nadrabiamy. To tyle, jeśli chodzi o kwestie natury bardziej ogólnej.

Chciałbym się odnieść do spraw, które poruszył pan poseł Król, prosząc o odpowiedź. Po pierwsze – Bydgoszcz. W Bydgoszczy mamy w zasadzie skończony projekt połączenia z Toruniem, projekt rewitalizacji. Tam czas przejazdu znacznie się skrócił. Rozpoczęliśmy razem z PKP SA budowę nowego dworca, układu stacyjnego i peronów w samej Bydgoszczy. Z początkiem 2012 r. została zakończona rewitalizacja połączenia między Poznaniem a Bydgoszczą i dalej do Gdańska. Była to spinka stanowiąca alternatywę dla połączenia Warszawy z Gdańskiem, trasa objazdowa w związku z prowadzoną jeszcze wtedy dużą modernizacją na trasie do Gdańska. Trudno jest powiedzieć, że po stronie infrastruktury kolejowej kompletnie nic się nie dzieje.

Jeśli chodzi o linię łączącą Toruń bezpośrednio z Włocławkiem i dalej do Kutna, to ta linia jest na liście Funduszu Spójności w nowej perspektywie, ale jej priorytet klasyfikuje tę linię w połowie listy. Zobaczymy, gdzie będzie punkt cięcia, gdy się wyjaśnią wszystkie szczegóły dotyczące sposobu finansowania. Cały czas dyskutuje się, na jakiej bazie ma być to finansowanie, czy na bazie *flat-rate*, czy luki finansowej, jak w tej perspektywie. Mamy w związku z tym przewidziany pewien zakres poprawy tej linii. Jeśli ten projekt znajdzie się w puli finansowej, to oczywiście będziemy go realizować.

Chciałbym jeszcze wrócić do wątku, który poruszył pan poseł, a który z tą linią się łączy. Otóż, po pierwsze, to nie jest tak, że tory zarastają i potem się po nich nie jeździ. Kolejność jest odwrotna: przestaje się jeździć i wtedy tory zarastają. Jeżeli przewoźnik, czy zamawiający usługę, czy organizator ruchu kolejowego, którym w przypadku linii, o której wspomniał pan poseł, jest marszałek województwa, nie zamawiają tam pociągu, to po prostu pociągi tam jeździć nie będą. Tam nie ma ruchu towarowego i następuje degradacja infrastruktury, bo przy szczupłości środków utrzymaniowo-remontowych, nie utrzymujemy linii, po których się nie jeździ.

Mamy taką pulę linii – o tym też kiedyś miałem okazję powiedzieć na forum Komisji – które wyłączamy czasowo z eksploatacji. Jest też pula linii już generalnie w procesie likwidacji z różnych przyczyn, ale głównie z powodu braku zainteresowania przewoźników lub organizatorów ruchu kolejowego. Tego typu linie są najlepszym przedmiotem do budowania i prowadzenia projektów z regionalnych programów operacyjnych, bo fundusz centralny POIiŚ, czy CEF w nowej perspektywie przeznaczone są dla pewnego typu projektów. CEF – jest przewidziany przede wszystkim na korytarz towarów europejskich, więc tu jest droga absolutnie zamknięta, a POLiŚ jest dla linii o znaczeniu bardziej magistralnym. Fundusze regionalne są przeznaczone właśnie dla linii, na których odbywa się ruch regionalny albo lokalny.

Mamy przykłady bardzo dobrej naszej współpracy z marszałkami, czy z samorządami wojewódzkimi, które tymi funduszami dysponowały w tej perspektywie. Mamy już wspólne plany na nową perspektywę. Mogę dać przykład Wielkopolski – linii do Wągrowca, gdzie wszystko jest robione w ramach regionalnego programu operacyjnego. Bardzo duże nakłady przeznaczają województwa: śląskie i lubelskie, one są dobrym przykładem.

W nowej perspektywie ze środków regionalnych mamy Program dla Polski Wschodniej. To jest połączenie stolic województw na tzw. Ścianie Wschodniej, rewitalizacja łączącej je linii. Jest prośba o to, aby aktywizować samorząd województwa. Teraz jest okres wyborczy w samorządach, więc różne sygnały, być może zbyt szybkie i zbyt ambitne, mogą się pojawiać, ale naprawdę z większością województw, a i ze wszystkimi tymi, którzy chcą przeznaczyć jakiekolwiek środki ze swoich funduszy regionalnych, jesteśmy już umówieni na cały zestaw linii kolejowych, czy zestaw projektów do zrobienia. Jak mówię, są liderzy, którzy chcą dużo przeznaczyć na projekty kolejowe i są województwa, które nie dadzą ani złotówki na linie kolejowe. Z większością województw jesteśmy już umówieni na konkretne projekty. Jest prośba do państwa o aktywizowanie w tym zakresie samorządów, o mówienie z nimi o sprawach kolejowych.

Jeśli chodzi o odpowiedź na pytanie pana posła Cyronia, dotyczące projektu budowy nowego połączenia Krakowa z Zakopanym czy z granicą państwa, czyli tzw. linii Podłę-

że-Piekiełko, to historia tego projektu jest dość długa, sięga dobrych kilku lat, od pierwszych pomysłów, studiów wykonalności, jeszcze z udziałem finansowania zagranicznego. Na koniec trzeba pamiętać, że to połączenie, według różnych wariantów może kosztować od 5 do 10 mld zł. Zawsze powstaje pytanie, czy w ramach centralnego budżetu lepiej jest zbudować linię, której koszt „zje" dziesiątki procent alokacji unijnej, czy w ogóle budżetu, jakim będziemy dysponować, czy też akcenty rozłożyć trochę inaczej? Jeśli chodzi o połączenie Krakowa z Zakopanem, oprócz przekładania linii na nowy przebieg w związku z przebudową zbiornika w Świnnej Porębie, chcemy jeszcze w przyszłym roku uruchomić projekt przebudowy łącznicy w Suchej Beskidzkiej, co powinno samo w sobie skrócić o 25 minut czas przejazdu między Krakowem a Zakopanem. Trzeba wymienić też dalsze elementy, już w ramach małych projektów inwestycyjnych, w których chodzi o to, żeby te połączenia tam, na południe od Krakowa, poprawić, np. połączenie do Wieliczki, fragment linii kolejowych, czy Balice, wokół Krakowa, do lotniska itd. W tych projektach jesteśmy już mocno zaawansowani. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Czy pan dyrektor Maciejewski ma zapisane pytania? Dziękuję i bardzo proszę. Były pytania o infrastrukturę drogową.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Oczywiście, były pytania o infrastrukturę drogową. Jeżeli chodzi o brak projektów – bo tak rozumiem pytanie, że nie ma projektów, które można potem realizować, to proponowałbym przyjąć jako wniosek z tej minionej perspektywy ustalenie takiej kolejności postępowania, która będzie skutkowała tym, że jako państwo będziemy dość racjonalnie wydawać pieniądze, czyli takiej oto kolejności: programowanie, planowanie, projektowanie i realizacja. To jest kolejność, która sprawdza się w sektorze komercyjnym i wydaje mi się, że w sektorze publicznym też byłaby sensowna. Dziś jesteśmy na etapie programowania, ustalania, co w ogóle jest jeszcze do zrobienia. Ta filozofia, o której mówił pan prezes Paszkiewicz – uzupełnienia pewnych ciągów o drogi, które tych ciągów jeszcze nie tworzą. To byłaby faza programowania, potem byłoby planowanie, czyli podział na konkretne odcinki, a następnie dopiero decyzja o projektowaniu.

Oczywiście, nie da się zbudować drogi, jeżeli nie ma projektu technicznego, natomiast problemem innym, z którym się spotkaliśmy w poprzedniej perspektywie było to, że istniały projekty, których nie było w żadnym programie. Mieliśmy dokumentację, która traciła swoją ważność. W związku z tym, w gruncie rzeczy mówimy o tym, że nie udało się zrealizować zadania, na którego dokumentację zostały wydane pieniądze. To nas prowadzi wprost do odpowiedzi na pytanie, skąd wzięła się decyzja „projektuj i buduj". Jeżeli w wyniku programowania i planowania, jako państwo: panie i panowie posłowie oraz ministrowie, dojdziemy do ustalenia, że tak a nie inaczej ma wyglądać siatka dróg w Polsce, to wtedy trzeba będzie te drogi zaprojektować. Jeżeli nie ma gotowej dokumentacji, jest zlecana w systemie „projektuj i buduj", bądź jest zlecana w zmodyfikowanej wersji „optymalizuj i buduj". To w przypadku, gdy istnieje dokumentacja, która ma swoje lata i warto zapytać przedsiębiorców, wykonawców, jak można by te rozwiązania techniczne zoptymalizować.

Czy mamy doświadczenia w realizacji tego typu przedsięwzięć? Tak, mamy. Chociażby autostrada A2 z Łodzi do Warszawy cała została zrealizowana w systemie „projektuj i buduj". Wszystkie jej odcinki zostały wybudowane w założonym terminie, mimo tego, że mieliśmy „po drodze" przygodę ze zmianą wykonawcy na odcinkach A i C. Na odcinkach B, D i E, czyli tam, gdzie wykonawca, ten który podpisał kontrakt, robotę dokończył, drogi zostały zbudowane w zakładanym terminie. To chyba jest najlepsza rekomendacja, żeby w tym kierunku zmierzać.

Co do drogi krajowej nr 75 na odcinku Brzesko–Nowy Sącz, to w gruncie rzeczy jest to kwestia, która leży poza kompetencjami GDDKiA, jeśli chodzi o fazę programowania i planowania. Jeżeli w programie dróg krajowych jest napisane, że mamy zbudować jakąś drogę, to my ją zbudujemy. Nie jest zapisane w żadnym programie, że trzeba zbudować drogę nr 75 z Brzeska do Nowego Sącza. Natomiast droga na tym pięćdziesięciokilometrowym odcinku jest wyremontowana w całości. Na swym przebiegu ma ciągły, dwudzie-

stokilometrowy chodnik odseparowany od drogi, co zapewnia pieszym i rowerzystom możliwość bezpiecznego poruszania się. Czas przejazdu z Nowego Sącza do Brzeska w godzinach porannego szczytu wynosi 45 minut, przy założonej średniej prędkością 70 km/h. Przejazd z Brzeska do Nowego Sącza, a więc w kierunku odwrotnym, w godzinach popołudniowych i wieczornych, czyli w okresie wieczornego szczytu, zajmuje mniej więcej tyle samo czasu. Byliśmy na wizji lokalnej na tej drodze.

Ponadto, jeżeli chodzi o drogę nr 75, to dostaliśmy do zapoznania się materiał przygotowany przez Marszałka Województwa Małopolskiego odnośnie do ewentualnej korekty przebiegu drogi na wlocie do Nowego Sącza. To jest zadanie, które, zgodnie bardzo „zgrubnym" szacunkiem twórców tej dokumentacji, miałoby kosztować około 240 mln zł. Ze względu na to, że jest tam bardzo długa estakada biegnąca nad zbiornikiem wodnym, wydaje się to być szacunkiem nieco zbyt skromnym. To mogłoby kosztować więcej. Poza tym, propozycja wymaga wnikliwej analizy środowiskowej, technicznej i geologicznej, bo wchodzimy w tereny górskie i jest tam zbiornik wodny.

To, co na pewno, jeśli chodzi o drogę 75, jest możliwe, ale też będzie to spory wydatek i wymaga zaprogramowania w odpowiedni sposób, to zapewnienie środków dla Generalnej Dyrekcji na realizację inwestycji takich jak mosty, przeprawy przez różnego rodzaju przeszkody, w tym przypadku – most w miejscowości Kurów. Będzie on na pewno wymagał interwencji. Dziś spełnia swoją funkcję, ale jest mostem bardzo wąskim. Trzeba byłoby go wybudować od nowa. Działaniem interwencyjnym, które podejmujemy na drodze nr 75, jest regulacja osuwiska, które na tej drodze ujawniło się na serpentynie. Dzisiaj w ramach zabiegów utrzymania dajemy sobie radę z tym problemem, natomiast pewnie w jakiejś perspektywie czasowej trzeba będzie zastanowić się nad tym, skąd wziąć pieniądze, żeby w formie inwestycji z tym osuwiskiem definitywnie sobie poradzić. Wydaje się, że budowa tunelu, bądź „objechanie" tej góry, na której jest to osuwisko, byłoby elementem tego rozwiązania, jako wlotu do Nowego Sącza od północy. Niemniej, powstaje pytanie, czy ta inwestycja znajdzie się w którymś z programów, jakie ma realizować GDDKiA? Dziękuję, to tyle.

Bydgoszcz, to była kwestia pociągów, czy o drogi też chodziło, o S5? Dzisiaj jesteśmy na etapie tworzenia programu budowy dróg krajowych, tak więc w gruncie rzeczy, nie jest to pytanie do Generalnej Dyrekcji, tylko do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. To, co będzie zawarte w programie, jak mówiłem, zostanie zrealizowane.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Cycoń chciał uzupełnić pytanie, czy to jest nieaktualne?

Prezes PKP PLK SA Remigiusz Paszkiewicz:

Jeśli mogę, panie przewodniczący. Było pytanie pana posła Króla w sprawie szybkiej kolei do Bydgoszczy. Można powiedzieć, że Bydgoszcz jest poszkodowana tak samo, tzn. stoi w jednym szeregu z innymi miastami w Polsce. Podnosimy prędkość tylko na tych połączeniach, na których pozwala na to infrastruktura. Mówię o najbliższych latach. Bydgoszcz nie była przewidziana, jak i większość miast, w pierwotnym projekcie kolei dużych prędkości. Teraz też nie jest przy linii, ani przy Centralnej Magistrali, na której w pierwszej kolejności podnosimy prędkość powyżej 160 km/h, czy nawet już ją podnieśliśmy, ani nie leży przy trasie do Gdańska, którą otwieramy w połowie roku, na której w kolejnych latach też będzie prędkość podnoszona powyżej 160km/h. Tak wygląda sytuacja. Nie ma innych planów szybkich kolei w tej chwili, które mogłyby się zrealizować w najbliższych 10 czy 15 latach.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Cycoń już usatysfakcjonowany odpowiedzią?

Poseł Marian Cycoń (PO):

Dziękuję za tę obszerną informację, ale mnie idzie jeszcze o jeden temat, jeżeli chodzi o drogę kolejową. Nie szło mi tylko o Zakopane, ale o drogę kolejową do Krynicy, do granicy państwa. Natomiast pan dyrektor powiedział, że Generalna Dyrekcja wybuduje drogę, jeśli będą środki z resortu. W związku z tym, to pytanie pozostaje bez odpowiedzi, bo trzeba je w takim razie kierować do ministerstwa. Dziękuję bardzo.

Poseł Piotr Król (PiS):

Mam tylko wniosek, panie przewodniczący. Prosiłbym o odpowiedź dotyczącą szybkich kolei i drogi S5 na piśmie, jeżeli mogę. Tak? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Myślę, że to jest do przyjęcia. O drodze S5 wiemy wszystko, o kolejach dużych prędkości też wiemy, co dzisiaj się z tym dzieje, w związku z tym uważam, że wyczerpaliśmy debatę, otrzymaliśmy odpowiedzi mniej czy bardziej satysfakcjonujące.

Przekazuję prowadzenie posiedzenia panu przewodniczącemu, który wrócił z sali plenarnej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Widzę zgłoszenie ze strony społecznej. Proszę się przedstawić.

Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Sławomir Centkowski:

Sławomir Centkowski – Związek Zawodowy Maszynistów. Szanowni państwo, może zacznę tak, że znam kolej z lat 70-tych, widziałem rozwój lat 80-tych, panie pośle, gdy jeździło się faktycznie w 33 minuty z Bydgoszczy do Torunia. Dzisiaj ten czas jest nieosiągalny. Znam stagnację lat 90-tych i ruinę po roku 2000. Słyszałem to, co pan Paszkiewicz mówił o kolei, i dostrzegam wszystko to, co na kolei w tej chwili się robi. Tylko, szanowni państwo, jest również druga strona tego całego działania.

Otóż lata po roku 2000, to pogoń za złotówką pracowników PLK. Masowo likwidowano stanowiska pracy…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam. Bardzo pana proszę, naprawdę, jeżeli ma pan pytania, to proszę je zadać. Proszę nie wygłaszać przemówienia. Chcemy uzyskać informacje od przedstawiciela resortu w imieniu premiera, bo taki był wniosek. Proszę sformułować pytania lub wnioski.

Wiceprezydent ZZMK w Polsce Sławomir Centkowski:

Panie przewodniczący, oczywiście sformułuję pytanie, tylko chciałbym również powiedzieć to, że posłowie uzyskują fałszywe informacje, a to wydaje mi się, że nie jest do końca uczciwe i sprawiedliwe. Podam przykład: modernizujemy linie i na tych samych liniach…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Chce pan powiedzieć, że siedzący tu minister resortu i szefowie jednostek wprowadzają w błąd posłów na tej sali? Ja jednak ważyłbym słowa, ale bardzo proszę, niech pan kontynuuje.

Wiceprezydent ZZMK w Polsce Sławomir Centkowski:

Z „ostrożności procesowej", panie przewodniczący, ważę słowa, dlatego staram się dość rozsądnie reagować na to, co usłyszałem. Dam najprostszy przykład. W tym procesie inwestycyjnym, w którym wprowadza się wyższe prędkości na liniach, wprowadza się również rezerwy czasowe i pociąg, zamiast jeździć dziś krócej niż w latach 80-tych, jeździ w dłuższym czasie. Pytanie nie do mnie, dlaczego są tak potężne rezerwy czasowe? W tej samej strukturze inwestycyjnej, gdzie linia jest przystosowana do szybkości 120 km/h, ze względu na to, o czym wcześniej zacząłem mówić – likwidację po 2000 r. dróżników na przejazdach, wprowadza się ograniczenia szybkości do 20 km/h. To są realne przykłady tego, co pan Paszkiewicz przed chwilą mówił.

Jednak przede wszystkim chciałem się odnieść do czego innego. Tutaj padły hasła dotyczące wypadku w Szczekocinach. Trudno byłoby mi, jako staremu kolejarzowi, nie odnieść się do tego. Może i został wywołany katalizator zdarzeń, ale słowny. Nadal maszynista jest nieomylną jednostką fizyczną, który nie ma kontroli przy popełnieniu niezamierzonego błędu. Mówienie o tym, że zmieniły się warunki bezpieczeństwa, jest jakby abstrakcją, którą chcielibyśmy osiągnąć, a która jeszcze nie jest do osiągnięcia. Dam na tym polu przykład: mamy kierowców, którzy podróżują po drogach Europy i Polski i ci kierowcy mają ustawę o czasie pracy. Kierowca w każdej chwili, czując zmęczenie, ma prawo zjechać na pobocze i odpocząć. Nieraz nawet ma do tego warunki. Takiej

ustawy o czasie pracy nie mają maszyniści, którzy przecież nie mają takiej możliwości, żeby zjechać na bok i odpocząć. To tak na marginesie całej tej wypowiedzi.

Mam również pytanie. Szanowni państwo, analizujemy obszar związany z informacjami płynącymi z UE. Rzeczywiście, jest tu akcent pozytywny. Ten „pozytyw" jest przedstawiany różnie, bo liberalizacja rynku polskiego, dość szeroka i dość głęboka – myślę, że jedna z głębszych w Europie – niesie ze sobą również zagrożenia. Dostrzegam to zagrożenie w tym, że inwestując ogromne środki państwowe w modernizację linii, nie ochronimy tych linii, ani swoich przedsiębiorstw, przed pełną liberalizacją. Mam pytanie: co na bazie tych zdarzeń robimy dziś, żeby w roku 2019 ochronić polski rynek kolejowy? To pytanie jest chyba do samego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Bardzo dziękuję, przepraszam, że tak długo mówiłem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie – do pana prezesa Paszkiewicza się zwracam, bo do pana adresowane było pytanie. Bardzo proszę, jeżeli zechciałby pan odnieść się do tych stwierdzeń.

Prezes PKP PLK SA Remigiusz Paszkiewicz:

Tak jest. Odniósłbym się nie tyle do stwierdzeń, ile do kwestii, których te stwierdzenia, jak mniemam, dotykają. Jeżeli chodzi o rezerwy czasowe, to one oczywiście są tworzone w rozkładzie jazdy. Powinny uwzględniać i uwzględniają zamknięcia torowe w czasie prowadzonych inwestycji. Często jest tak, niestety, że zamknięcia torowe zaplanowane w rozkładzie jazdy z różnych przyczyn nie są wykorzystywane. Wtedy rzeczywiście tworzą się bufory czasowe, ale ich nie da się skasować z dnia na dzień, bo przypomnę, że tworzenie rozkładu jazdy, nawet tego zamknięciowego, jest obwarowane pewną procedurą i ta regulacja jest nadzorowana przez naszego regulatora – Urząd Transportu Kolejowego. W związku z tym, choć w odpowiednim czasie staramy się być tak elastyczni, jak to tylko jest możliwe, jeśli chodzi o udzielanie zamknięć wykonawcom, to jednak i w rocznym rozkładzie jazdy i w rozkładach zamknięciowych miesięcznych, musimy pewne rzeczy korygować i uwzględniać. Stąd też, ze względu na nie wszystkie, czy też na niepełne wykorzystanie zamknięć torowych, przez pewien czas na Centralnej Magistrali Kolejowej pociągi przyjeżdżające z południa kraju stały 10 czy 12 minut na stacji Warszawa Zachodnia przed wjazdem na Dworzec Centralny. Z różnych przyczyn, w różnych porach część tych zamknięć nie była wykorzystywana.

Jeśli chodzi o czas przejazdu między Toruniem a Bydgoszczą – a padło tu, że poprzedni czas nie jest osiągalny, to przypomnę, że w tej chwili jeździmy 44 minuty i łatwo policzyć, że jest to więcej o 11 minut, od 33 minut z lat 80-tych. Są jednak jeszcze elementy, które wprowadzają pewne ograniczenia na tej trasie i będziemy w miarę postępu prac ten czas poprawiać. Nie wiem, czy dojdziemy do czasu 33, 38, czy 36 minut. Trudno mi to w tej chwili przewidzieć, dlatego oględnie odnoszę się do tej kwestii.

Jeżeli chodzi o sprawę dróżników przejazdowych, to w Polsce obowiązuje system, w którym mamy kilka kategorii przejazdów drogowo-kolejowych. Z jakichś względów – zakładam, że w dużej mierze historycznych – uważa się za najlepszą, czy najbezpieczniejszą kategorię przejazdów jest kategorię A – czyli przejazdy z dróżnikiem. Tu dotykamy trochę kwestii, o której pan przewodniczący Związku Maszynistów wspomniał dość wybiórczo – zależnie od tego, co chce powiedzieć, to tego tematu dotyka. Dróżnik, podobnie jak maszynista, nie jest nieomylny. Na przykład w Holandii wszystkie przejazdy są zautomatyzowane. Nie ma tam ani jednego dróżnika. To wskazuje, że wedle doświadczeń europejskich przejazd z dróżnikiem nie jest najbezpieczniejszą kategorią, chociaż tak jest w polskich przepisach. Podejmowane były różne próby zmian, ale nadal taki stan się utrzymuje. Przejazd kategorii B, automatyczny, z podwójnymi rogatkami, czyli ze szlabanem na obydwu pasach ruchu, po obydwu stronach torów, wydaje się rozwiązaniem bezpieczniejszym i często mniej zawodnym niż dróżnik.

Ograniczenia wprowadza się wtedy, kiedy rzeczywiście nie jest to przejazd kategorii A, czyli nie ma na nim dróżnika i nie ma też pełnego zabezpieczenia według kategorii B. Jeżeli jest przekroczony iloczyn ruchu, czyli, gdy liczba samochodów na dobę pomnożona przez liczbę pociągów przekracza pewien poziom, a nie mamy pieniędzy, albo nie

zdążymy zamontować urządzeń, czy ustawić budki dla dróżnika i wszystkich szlabanów, wtedy konieczne jest, zgodne z przepisami prawa, wprowadzenie takiego ograniczenia ze względów bezpieczeństwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Nie będę się odnosił do wypowiedzi pana przewodniczącego, to rzeczywiście specyfika jednej branży, różniącej się od drugiej. Zawsze tak było, że transport drogowy miał taką możliwość, a kolej – nigdy, ani wcześniej ani teraz nie ma ustawy o czasie pracy. Są to dwa odrębne systemy transportowe.

Chcę powiedzieć tylko tyle, że Komisja zajmowała się także bezpieczeństwem na kolei, rozpatrywała raporty NIK w tej sprawie. To nie jest tak, panie przewodniczący, że nie znamy tych problemów, czy nie interesują nas one. Owszem, interesują. Stosowne działania ze strony Komisji są podejmowane.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania głosów w dyskusji, przypominam, że zadaniem Komisji jest także wypracowanie stanowiska dla marszałka Sejmu, dającego odpowiedź na pytanie, czy zachodzi konieczność przeprowadzenia debaty sali plenarnej.

Po tym dzisiejszym posiedzeniu, po dyskusji, po udzielonych odpowiedziach na pytania, a także po deklaracjach udzielenia odpowiedzi na piśmie w kwestiach, które tu nie do końca zostały wyjaśnione, stawiam wniosek, aby Komisja uznała, że złożona informacja jest wyczerpująca i nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia debaty w tej sprawie na sali plenarnej.

Poseł Witold Klepacz (TR) – spoza składu Komisji:

Zgłaszam sprzeciw.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mamy dylemat, bo dobrze byłoby, aby zgodnie z regulaminem głos sprzeciwu został sformułowany przez członka Komisji. Czy jest sprzeciw?

Poseł Henryk Kmiecik (TR):

Zgłaszam sprzeciw. Proponuję poddać ten wniosek pod głosowanie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Wobec powyższego poddaję pod głosowanie wniosek, aby… Wniosek zgłosił pan poseł Kmiecik?

Poseł Henryk Kmiecik (TR):

Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wobec tego poddaję pod głosowanie wniosek pan posła Kmiecika o potrzebę przeprowadzenia debaty na sali plenarnej.

Kto z państwa posłów jest za tym wnioskiem? (3) Kto jest przeciw? (10) Kto się wstrzymał? (0)

Bardzo dziękuję. Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji. Stwierdzam, że Komisja przyjęła informację, uznała ją za wyczerpującą i nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia debaty na sali plenarnej.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku obrad, zamykam posiedzenie. Dziękuję państwu za aktywny udział.